Canadian Coast Guard | Garde côtière canadienne

TP1018

- Recommended -

Code of Nautical Procedures and Practices

1985

CANADIAN COAST GUARD
Ship Safety Branch
Ship Operations

Canada

3rd EDITION

TP 1018

- RECOMMENDED -

CODE OF NAUTICAL

PROCEDURES AND PRACTICES

1985

CANADIAN COAST GUARD

SHIP SAFETY BRANCH

SHIP OPERATIONS

3rd EDITION

90-04965/

© Minister of Supply and Services Canada 1985

Available in Canada through

Associated Bookstores
and other booksellers

or by mail from

Canadian Government Publishing Centre
Supply and Services Canada
Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. T31-34-1985
ISBN 0-660-53005-8

REPRINTED 1988, 1990

- RECOMMENDED -

CODE OF NAUTICAL PROCEDURES AND PRACTICES

FOREWORD

The International Conference on Training and Certification of Seafarers, 1978 adopted the *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978* on the 7th of July 1978.

This Convention contains a number of Regulations and Resolutions. This Recommended Code of Nautical Procedures and Practices contains the following Regulations and Resolutions from that Convention.

PART I "Basic Principles to be Observed in Keeping a Navigational Watch"

PART II "Recommendation on Operational Guidance for Officers in Charge of a Navigational Watch"

PART III "Basic Principles to be Observed in Keeping a Watch in Port"

"Mandatory Minimum Requirements for a Watch in Port on Ships Carrying Hazardous Cargo"

PART IV "Recommendation on Principles and Operational Guidance for Deck Officers in Charge of a Watch in Port"

PART V "Recommendation on Basic Guidelines and Operational Guidance Relating to Safety Radio Watchkeeping for Radiotelephone Operators"

RECOMMENDED CODE OF NAUTICAL PROCEDURES AND PRACTICES TO BE FOLLOWED BY PERSONS ON BOARD SHIPS IN ORDER TO ENSURE SAFETY AND POLLUTION PREVENTION

PART I

BASIC PRINCIPLES TO BE OBSERVED IN KEEPING A NAVIGATIONAL WATCH

1. Parties shall direct the attention of shipowners, ship operators, masters and watchkeeping personnel to the following principles which shall be observed to ensure that a safe navigational watch is maintained at all times.

2. The master of every ship is bound to ensure that watchkeeping arrangements are adequate for maintaining a safe navigational watch. Under the master's general direction, the officers of the watch are responsible for navigating the ship safely during their periods of duty when they will be particularly concerned with avoiding collision and stranding.

3. The basic principles, including but not limited to the following, shall be taken into account on all ships.

4 **Watch arrangements**

(a) The composition of the watch shall at all times be adequate and appropriate to the prevailing circumstances and conditions and shall take into account the need for maintaining a proper lookout.

(b) When deciding the composition of the watch on the bridge which may include appropriate deck ratings, the following factors, *inter alia*, shall be taken into account:

(i) at no time shall the bridge be left unattended;

(ii) weather conditions, visibility and whether there is daylight or darkness;

(iii) proximity of navigational hazards which may make it necessary for the officer in charge of the watch to carry out additional navigational duties;

(iv) use and operational condition of navigational aids such as radar or electronic position-indicating devices and any other equipment affecting the safe navigation of the ship;

(v) whether the ship is fitted with automatic steering;

(vi) any unusual demands on the navigational watch that may arise as a result of special operational circumstances.

5. **Fitness for duty**

The watch system shall be such that the efficiency of watchkeeping officers and watchkeeping ratings is not impaired by fatigue. Duties shall be so organized that the first watch at the commencement of a voyage and the subsequent relieving watches are sufficiently rested and otherwise fit for duty.

6. **Navigation**

(a) The intended voyage shall be planned in advance taking into consideration all pertinent information and any course laid down shall be checked before the voyage commences.

(b) During the watch the course steered, position and speed shall be checked at sufficiently frequent intervals, using any available navigational aids necessary, to ensure that the ship follows the planned course.

(c) The officer of the watch shall have full knowledge of the location and operation of all safety and navigational equipment on board the ship and shall be aware and take account of the operating limitations of such equipment.

(d) The officer in charge of a navigational watch shall not be assigned or undertake any duties which would interfere with the safe navigation of the ship.

7. **Navigational equipment**

(a) The officer of the watch shall make the most effective use of all navigational equipment at his disposal.

(b) When using radar, the officer of the watch shall bear in mind the necessity to comply at all times with the provisions on the use of radar contained in the applicable regulations for preventing collisions at sea.

(c) In cases of need the officer of the

watch shall not hesitate to use the helm, engines and sound signalling apparatus.

8. **Navigational duties and responsibilities**

(a) The officer in charge of the watch shall:

(i) keep his watch on the bridge which he shall in no circumstances leave until properly relieved;

(ii) continue to be responsible for the safe navigation of the ship, despite the presence of the master on the bridge, until the master informs him specifically that he has assumed that responsibility and this is mutually understood;

(iii) notify the master when in any doubt as to what action to take in the interest of safety;

(iv) not hand over the watch to the relieving officer if he has reason to believe that the latter is obviously not capable of carrying out his duties effectively, in which case he shall notify the master accordingly.

(b) On taking over the watch the relieving officer shall satisfy himself as to the ship's estimated or true position and confirm its intended track, course and speed and shall note any dangers to navigation expected to be encountered during his watch.

(c) A proper record shall be kept of the movements and activities during the watch relating to the navigation of the ship.

9. **Look-out**

In addition to maintaining a proper look-out for the purpose of fully appraising the situation and the risk of collision, stranding and other dangers to navigation, the duties of the look-out shall include the detection of ships or aircraft in distress, shipwrecked persons, wrecks and debris. In maintaining a look-out the following shall be observed:

(a) the look-out must be able to give full attention to the keeping of a proper look-out and no other duties shall be undertaken or assigned which could interfere with that task;

(b) the duties of the look-out and helmsman are separate and the helmsman shall not be considered to be the look-out while steering, except in small ships where an unobstructed all-round view is provided at the steering position and there is no impairment of night vision or other impediment to the keeping of a proper look-out. The officer in charge of the watch may be the sole look-out in daylight provided that on each such occasion:

(i) the situation has been carefully assessed and it has been established without doubt that it is safe to do so;

(ii) full account has been taken of all relevant factors including, but not limited to:

- state of weather
- visibility
- traffic density
- proximity of danger to navigation

the attention necessary when navigating in or near traffic separation schemes;

(iii) assistance is immediately available to be summoned to the bridge when any change in the situation so requires.

10. **Navigation with pilot embarked**

Despite the duties and obligations of a pilot, his presence on board does not relieve the master or officer in charge of the watch from their duties and obligations for the safety of the ship. The master and the pilot shall exchange information regarding navigation procedures, local conditions and the ship's characteristics. The master and officer of the watch shall co-operate closely with the pilot and maintain an accurate check of the ship's position and movement.

11. **Protection of the marine environment**

The master and officer in charge of the watch shall be aware of the serious effects of operational or accidental pollution of the marine environment and shall take all possible precautions to prevent such pollution, particularly within the framework of relevant international and port regulations.

PART II

RECOMMENDATION ON OPERATIONAL GUIDANCE FOR OFFICERS IN CHARGE OF A NAVIGATIONAL WATCH

INTRODUCTION

1. This Recommendation contains operational guidance of general application for officers in charge of a navigational watch, which masters are expected to supplement as appropriate. It is essential that officers of the watch appreciate that the efficient performance of their duties is necessary in the interests of the safety of life and property at sea and the prevention of pollution of the marine environment.

GENERAL

2. The officer of the watch is the master's representative and his primary responsibility at all times is the safe navigation of the ship. He should at all times comply with the applicable regulations for preventing collisions at sea (see also paragraphs 22 and 23).
3. It is of special importance that at all times the officer of the watch ensures that an efficient look-out is maintained. In a ship with a separate chart room the officer of the watch may visit the chart room, when essential, for a short period for the necessary performance of his navigational duties, but he should previously satisfy himself that it is safe to do so and ensure that an efficient look-out is maintained.
4. The officer of the watch should bear in mind that the engines are at his disposal and he should not hesitate to use them in case of need. However, timely notice of intended variations of engine speed should be given where possible. He should also know the handling characteristics of his ship, including its stopping distance, and should appreciate that other ships may have different handling characteristics.
5. The officer of the watch should also bear in mind that the sound signalling apparatus is at his disposal and he should not hesitate to use it in accordance with the applicable regulations for preventing collisions at sea.

TAKING OVER THE NAVIGATIONAL WATCH

6. The relieving officer of the watch should ensure that members of his watch are fully capable of performing their duties, particularly as regards their adjustment to night vision.
7. The relieving officer should not take over the watch until his vision is fully adjusted to the light conditions and he has personally satisfied himself regarding:
   (a) standing orders and other special instructions of the master relating to navigation of the ship;
   (b) position, course, speed and draught of the ship;
   (c) prevailing and predicted tides, currents, weather, visibility and the effect of these factors upon course and speed;
   (d) navigational situation, including but not limited to the following:
      (i) operational condition of all navigational and safety equipment being used or likely to be used during the watch;
      (ii) errors of gyro and magnetic compasses;
      (iii) presence and movement of ships in sight or known to be in the vicinity;
      (iv) conditions and hazards likely to be encountered during his watch;
      (v) possible effects of heel, trim, water density and squat* on underkeel clearance.
8. If at the time the officer of the watch is to be relieved a manoeuvre or other action to avoid any hazard is taking place, the relief of the officer should be deferred until such action has been completed.

PERIODIC CHECKS OF NAVIGATIONAL EQUIPMENT

9. Operational tests of shipboard navigational equipment should be carried out at sea as frequently as practicable and as circumstances permit, in particular when hazardous conditions affecting navigation are expected; where appropriate these tests should be recorded.
10. The officer of the watch should make regular checks to ensure that:
    (a) the helmsman or the automatic pilot is steering the correct course;

(b) the standard compass error is determined at least once a watch and, when possible, after any major alteration of course; the standard and gyro-compasses are frequently compared and repeaters are synchronized with their master compass;

(c) the automatic pilot is tested manually at least once a watch;

(d) the navigation and signal lights and other navigational equipment are functioning properly.

AUTOMATIC PILOT

11. The officer of the watch should bear in mind the necessity to comply at all times with the requirements of the *Steering Appliances and Equipment Regulations* on the use of the automatic pilot. He should take into account the need to station the helmsman and to put the steering into manual control in good time to allow any potentially hazardous situation to be dealt with in a safe manner. With a ship under automatic steering it is highly dangerous to allow a situation to develop to the point where the officer of the watch is without assistance and has to break the continuity of the look-out in order to take emergency action. The change-over from automatic to manual steering and vice-versa should be made by, or under the supervision of, a responsible officer.

ELECTRONIC NAVIGATIONAL AIDS

12. The officer of the watch should be thoroughly familiar with the use of electronic navigational aids carried, including their capabilities and limitations.

13. The echo-sounder is a valuable navigational aid and should be used whenever appropriate.

RADAR

14. The officer of the watch should use the radar when appropriate and whenever restricted visibility is encountered or expected, and at all times in congested waters having due regard to its limitations.

15. Whenever radar is in use, the officer of the watch should select an appropriate range scale, observe the display carefully and plot effectively.

16. The officer of the watch should ensure that range scales employed are changed at sufficiently frequent intervals so that echoes are detected as early as possible.

17. It should be borne in mind that small or poor echoes may escape detection.

18. The officer of the watch should ensure that plotting or systematic analysis is commenced in ample time.

19. In clear weather, whenever possible, the officer of the watch should carry out radar practice.

NAVIGATION IN COASTAL WATERS

20. The largest scale chart on board, suitable for the area and corrected with the latest available information, should be used. Fixes should be taken at frequent intervals; whenever circumstances allow, fixing should be carried out by more than one method.

21. The officer of the watch should positively identify all relevant navigation marks.

CLEAR WEATHER

22. The officer of the watch should take frequent and accurate compass bearings of approaching ships as a means of early detection of risk of collision; such risk may sometimes exist even when an appreciable bearing change is evident, particularly when approaching a very large ship or a tow or when approaching a ship at close range. He should also take early and positive action in compliance with the applicable regulations for preventing collisions at sea and subsequently check that such action is having the desired effect.

RESTRICTED VISIBILITY

23. When restricted visibility is encountered or expected, the first responsibility of the officer of the watch is to comply with the relevant rules of the applicable regulations for preventing collisions at sea, with particular regard to the sounding of fog signals, proceeding at a safe speed and having the engines ready for immediate manoeuvres. In addition, he should:

(a) inform the master (see paragraph 24);

(b) post a proper look-out and helmsman and, in congested waters, revert to hand steering immediately;

(c) exhibit navigation lights;

(d) operate and use the radar.

It is important that the officer of the watch should know the handling characteristics of his ship, including its stopping distance,

and should appreciate that other ships may have different handling characteristics.

CALLING THE MASTER

24. The officer of the watch should notify the master immediately in the following circumstances:
    (a) if restricted visibility is encountered or expected;
    (b) if the traffic conditions or the movements of other ships are causing concern;
    (c) if difficulty is experienced in maintaining course;
    (d) on failure to sight land, a navigation mark or to obtain soundings by the expected time;
    (e) if, unexpectedly, land or a navigation mark is sighted or change in soundings occurs;
    (f) on the breakdown of the engines, steering gear or any essential navigational equipment;
    (g) in heavy weather if in any doubt about the possibility of weather damage;
    (h) if the ship meets any hazard to navigation, such as ice or derelicts;
    (i) in any other emergency or situation in which he is in any doubt.

    Despite the requirement to notify the master immediately in the foregoing circumstances, the officer of the watch should in addition not hesitate to take immediate action for the safety of the ship, where circumstances so require.

NAVIGATION WITH PILOT EMBARKED

25. If the officer of the watch is in any doubt as to the pilot's actions or intentions, he should seek clarification from the pilot; if doubt still exists, he should notify the master immediately and take whatever action is necessary before the master arrives.

WATCHKEEPING PERSONNEL

26. The officer of the watch should give watchkeeping personnel all appropriate instructions and information which will ensure the keeping of a safe watch including an appropriate look-out.

SHIP AT ANCHOR

27. If the master considers it necessary, a continuous navigational watch should be maintained at anchor. In all circumstances, while at anchor, the officer of the watch should:
    (a) determine and plot the ship's position on the appropriate chart as soon as practicable; when circumstances permit, check at sufficiently frequent intervals whether the ship is remaining securely at anchor by taking bearings of fixed navigation marks or readily identifiable shore objects;
    (b) ensure that an efficient look-out is maintained;
    (c) ensure that inspection rounds of the ship are made periodically;
    (d) observe meteorological and tidal conditions and the state of the sea;
    (e) notify the master and undertake all necessary measures if the ship drags anchor;
    (f) ensure that the state of readiness of the main engines and other machinery is in accordance with the master's instructions;
    (g) if visibility deteriorates, notify the master and comply with the applicable regulations for preventing collisions at sea;
    (h) ensure that the ship exhibits the appropriate lights and shapes and that appropriate sound signals are made at all times, as required;
    (i) take measures to protect the environment from pollution by the ship and comply with applicable pollution regulations.

---

*Squat: The decrease in clearance beneath the ship which occurs when the ship moves through the water and is caused both by bodily sinkage and by change of trim. The effect is accentuated in shallow water and is reduced with a reduction in ship's speed.

PART III

BASIC PRINCIPLES TO BE OBSERVED IN KEEPING A WATCH IN PORT

1. On any ship safely moored or safely at anchor under normal circumstances in port, the master shall arrange for an appropriate and effective watch to be maintained for the purpose of safety.
2. In organizing the watches note shall be taken of the provisions of the *"Recommendation on Principles and Operational Guidance for Deck Officers in Charge of a Watch in Port" (Part IV)* and the *"Standard for Engineering Watchkeeping on Ships"*, TP 4071, 1983, adopted from the International Conference on Training and Certification of Seafarers, 1978.

MANDATORY MINIMUM REQUIREMENTS FOR A WATCH IN PORT ON SHIPS CARRYING HAZARDOUS CARGO

1. The master of every ship carrying cargo in bulk that is hazardous - whether it is, or may be, explosive, flammable, toxic, health-threatening or environment polluting - shall ensure that a safe deck watch and a safe engineering watch are maintained by the ready availability on board of a duly qualified officer or officers, and ratings where appropriate, even when the ship is safely moored or safely at anchor in port.
2. The master of every ship carrying hazardous cargo other than in bulk - whether it is, or may be, explosive, flammable, toxic, health-threatening or environment polluting - shall in organizing safe watchkeeping arrangements take full account of the nature, quantity, packing and stowage of the hazardous cargo and of any special conditions on board, afloat and ashore.
3. In organizing the watches full account shall be taken of the *"Recommendation on Principles and Operational Guidance for Deck Officers in Charge of a Watch in Port"* (PART IV) and the *"Standard for Engineering Watchkeeping on Ships"*, TP 4017, 1983, adopted from the International Conference on Training and Certification of Seafarers, 1978.

PART IV

RECOMMENDATION ON PRINCIPLES AND OPERATIONAL GUIDANCE FOR DECK OFFICERS IN CHARGE OF A WATCH IN PORT

INTRODUCTION

1. This Recommendation applies to a ship safely moored or safely at anchor under normal circumstances in port. For ships at an exposed anchorage reference should be made to the additional precautions contained in *Part I - Basic Principles to be Observed in Keeping a Navigational Watch"* and in *Part II - "Recommendation on Operational Guidance for Officers in Charge of a Navigational Watch"*. Special requirements may be necessary for special types of ships or cargo.
2. The following principles and operational guidance should be taken into account by shipowners, ship operators, masters and watchkeeping officers.

WATCH ARRANGEMENTS

3. Arrangements for keeping a watch when the ship is in port should:
   (a) ensure the safety of life, ship, cargo and port;
   (b) observe international, national and local rules;
   (c) maintain order and the normal routine of the ship.
4. The ship's master should decide the composition and duration of the watch depending on the conditions of mooring, type of the ship and character of duties.
5. A qualified deck officer should be in charge of the watch, except in ships under 500 gross register tons not carrying dangerous cargo, in which case the master may appoint whoever has appropriate qualifications to keep the watch in port.
6. The necessary equipment should be so arranged as to provide for efficient watchkeeping.

TAKING OVER THE WATCH

7. The officer of the watch should not hand over the watch to the relieving officer if he has any reason to believe that the latter is obviously not capable of carrying out his duties effectively, in which case he should notify the master accordingly.
8. The relieving officer should be informed of the following by the officer being relieved:
   (a) the depth of water at the berth, ship's draught, the level and time of high and low waters; fastening of the moorings, arrangement of anchors and the slip of the chain, and other features of mooring important for the safety of the ship; state of main engines and availability for emergency use;
   (b) all work to be performed on board the ship; the nature, amount and disposition of cargo loaded or remaining, or any residue on board after unloading the ship;
   (c) the level of water in bilges and ballast tanks;
   (d) the signals or lights being exhibited;
   (e) the number of crew members required to be on board and the presence of any other persons on board;
   (f) the state of fire-fighting appliances;
   (g) any special port regulations;
   (h) the master's standing and special orders;
   (i) the lines of communication that are available between the ship and the dock staff or port authorities in the event of an emergency arising or assistance being required;
   (j) other circumstances of importance to the safety of the ship and protection of the environment from pollution.
9. The relieving officer should satisfy himself that:
   (a) fastenings of moorings or anchor chain are adequate;
   (b) the appropriate signals or lights are properly hoisted and exhibited;
   (c) safety measures and fire protection regulations are being maintained;
   (d) he is aware of the nature of any hazardous or dangerous cargo being loaded or discharged and the appropriate action in the event of any spillage or fire;
   (e) no external conditions or circumstances imperil the ship and that his own ship does not imperil others.
10. If, at the moment of handing over the watch, an important operation is being performed it should be concluded by the officer being

relieved, except when ordered otherwise by the master.

KEEPING A WATCH

11. The officer of the watch should:
    (a) make rounds to inspect the ship at appropriate intervals;
    (b) pay particular attention to:
        (i) the condition and fastening of the gangway, anchor chain or moorings, especially at the turn of the tide or in berths with a large rise and fall and, if necessary, take measures to ensure that they are in normal working condition;
        (ii) the draught, underkeel clearance and the state of the ship to avoid dangerous listing or trim during cargo handling or ballasting;
        (iii) the state of the weather and sea;
        (iv) observance of all regulations concerning safety precautions and fire protection;
        (v) water level in bilges and tanks;
        (vi) all persons on board and their location, especially those in remote or enclosed spaces;
        (vii) the exhibition of any signals or lights;
    (c) in bad weather, or on receiving a storm warning, take the necessary measures to protect the ship, personnel and cargo;
    (d) take every precaution to prevent pollution of the environment by his own ship;
    (e) in an emergency threatening the safety of the ship, raise the alarm, inform the master, take all possible measures to prevent any damage to the ship and, if necessary, request assistance from the shore authorities or neighbouring ships;
    (f) be aware of the state of stability so that, in the event of fire, the shore fire-fighting authority may be advised of the approximate quantity of water that can be pumped on board without endangering the ship;
    (g) offer assistance to ships or persons in distress;
    (h) take necessary precautions to prevent accidents or damage when propellers are to be turned;
    (i) enter in the appropriate log-book all important events affecting the ship.

PART V

RECOMMENDATION ON BASIC GUIDELINES AND OPERATIONAL GUIDANCE RELATING TO SAFETY RADIO WATCHKEEPING FOR RADIOTELEPHONE OPERATORS

INTRODUCTION

1. Governments should direct the attention of shipowners, ship operators, masters and radio watchkeeping personnel to the following guidelines and operational guidance which should be complied with to ensure that an adequate safety radio watch is maintained while a ship is at sea*.
2. In taking account of the guidelines given in this Recommendation, the Radio Regulations annexed to the International Telecommunication Convention**, the International Convention for the Safety of Life at Sea*** and any other relevant international agreements should be complied with.
3. No provision of this Recommendation in any way amends or alters any provisions contained in the Radio Regulations or Safety Convention and, in the event of any conflict, the Radio Regulations and Safety Convention prevail.
4. In addition, this Recommendation is not intended to preclude in any way future development of the maritime safety system.

GENERAL

5. Before the commencement of the voyage, the radiotelephone operator should ensure that:
   (a) all radio equipment for which the radiotelephone operator is responsible is in an efficient working condition and accumulator batteries are sufficiently charged;
   (b) all documents and supplements required by international agreements, notices to ship radio stations and additional documents required by the controlling Administration are available and discrepancies are reported to the master;
   (c) the radio room clock is accurate;
   (d) antenna are correctly positioned, undamaged and properly connected.
6. The radiotelephone operator should ensure that all relevant documents are corrected and amended in accordance with the latest supplements.

WATCHKEEPING DUTIES

7. Immediately prior to sailing from a port, the radiotelephone operator should, where practicable, update routine weather and navigational warning messages for the area the ship will be traversing and, at the request of the master, for other areas and pass such messages to the master.
8. On sailing from a port and opening the station, the radiotelephone operator should:
   (a) listen on the appropriate distress frequency for a possible existing distress situation;
   (b) send TR (name, position and destination, etc.) to the local coast station and other appropriate coast stations from which traffic may be expected;
   (c) copy weather forecasts and navigational warnings on the first relevant transmissions.
9. When the station is open, the radiotelephone operator should:
   (a) check the radio clock against standard time signals at least once a day;
   (b) send a TR when entering the area of a coast station from which traffic might be expected; the coast station concerned should be informed on leaving its service area.
10. When closing the station on arrival at a port, the radiotelephone operator should:
   (a) advise the local coast station and other coast stations with which contact has been maintained of the ship's arrival and closing of the station;
   (b) ensure that antennae are earthed;
   (c) check that accumulator batteries are sufficiently charged.

ACTION TO BE TAKEN IN CASES OF DISTRESS, URGENCY AND SAFETY

11. **Distress**

The distress call should have absolute priority over all other transmissions. All stations which hear it should immediately cease any transmissions capable of interfering with distress traffic.

   (a) In cases of distress affecting own ship, the radiotelephone operator should:

(i) obtain from the bridge the ship's actual or estimated position or, if not available, use the last known position or the true bearing and distance from a fixed geographical position; when using the last known position, time of such position should be stated in UTC;

(ii) normally transmit on 2182 kHz, and, when appropriate, on 156.8 MHz using the radiotelephone distress procedure in accordance with the Radio Regulations; the distress call and message should be sent only on the authority of the master or person responsible for the ship; other suitable international distress frequencies (or other frequencies), if necessary, may be used in accordance with the Radio Regulations;

(iii) transmit, whenever possible, the alarm signal as any ship in the vicinity keeping watch by means of a filtered loudspeaker or alarm receiver will not hear a spoken message unless first alerted by reception of the alarm signal; send the radiotelephone alarm signal, when generated by automatic means, continuously for a period of at least 30 seconds, but not exceeding one minute; when generated by other means, send the signal as continuously as practicable over a period of approximately one minute;

(iv) repeat at intervals, especially during silence periods, the distress message, preceded by the alarm signal whenever possible, and the distress call, until an answer is received;

(v) if no answer is received to a distress message sent on a distress frequency, repeat the message on any other available frequency on which attention might be attracted;

(vi) use any means in order to attract attention;

(vii) pass to the master all distress communications immediately on receipt.

(b) In cases of distress affecting other ships, the radiotelephone operator should:

(i) copy the message and pass it to the master;

(ii) at the same time, if possible, ensure that a direction finder bearing is obtained; if the bearing is relative, the ship's heading should also be noted;

(iii) if beyond any doubt, his ship is in the vicinity of the distress, immediately acknowledge receipt; in areas where reliable communications with coast stations are practicable, defer acknowledgement for a short interval so that a coast station may acknowledge receipt;

(iv) if, beyond any doubt, his ship is not in the vicinity of the distress, allow a short interval of time to elapse before acknowledging receipt of the message to permit nearer stations to acknowledge receipt without interference;

(v) not acknowledge receipt:

(1) when his ship is a long distance away from the distress and not in a position to render assistance, except when a distress message is heard which has not been acknowledged;

(2) of a distress message transmitted by a coast station until the master has confirmed that the ship is in a position to render assistance;

(vi) in the case indicated in subparagraph (v)(1); and when:

(1) it has been learned that a ship in distress is not itself in a position to transmit a distress message; or

(2) the master considers that further help is necessary; or

(3) an emergency position-indicating radio beacon signal has been received while no distress or urgency traffic is being passed;

transmit a distress message using the appropriate transmitter on full power, whenever possible preceded by the alarm signal, using the "Mayday Relay" procedures

on 2182 kHz or 156.8 MHz, as appropriate, or on any other frequency which may be used in case of distress and take all other steps, as if it were own ship in distress, to notify authorities who may be able to render assistance;

(vii) on the order of the master, transmit as soon as possible own ship's name, position, speed and estimated time of arrival at the distress position and, if the position of the ship in distress appears doubtful, the direction finder bearing;

(viii) record and pass to the master other acknowledgements, positions and times of arrival and other relevant distress traffic;

(ix) if control of distress traffic is taken over by a coast station or a ship more favourably placed to assist the one in distress, normally work with that control station.

12. **Urgency**

(a) In cases of urgency affecting own ship, the radiotelephone operator should:

(i) using the radiotelephone urgency procedure, send, only on the authority of the master, the urgency signal and message on 2182 kHz and, when appropriate, on 156.8 MHz or on any other frequency which may be used in case of distress; in the case of a long message, or a medical call, or when repeating the message in areas of heavy traffic, transmit the message on a working frequency; in such cases, include in the call details of the frequency on which the urgency message will be transmitted;

(ii) if the urgency message concerns the loss of a person or persons overboard, be permitted to precede the call by the alarm signal, only when the assistance of other ships is required and cannot be satisfactorily obtained by the use of the urgency signal;

(iii) if the message is addressed to a particular station, establish contact with that station before transferring to a working frequency;

(iv) if the message is addressed to all stations, allow a reasonable period before repeating the call and transmitting the message;

(v) when an urgency addressed to all stations is ended and action is no longer necessary, send a message of cancellation on the relevant frequency addressed to all stations.

(b) In cases of urgency affecting other ships, the radiotelephone operator should:

(i) as the urgency signal has priority over all other communications, except distress, take care not to interfere with it or the transmission of the message that follows the urgency signal;

(ii) copy the message and pass it to the master;

(iii) continue to listen for at least three minutes; at the end of that period, if no urgency message has been heard, notify a coast station, if possible, of the receipt of the urgency signal; thereafter resume normal working;

(iv) if the urgency signal is addressed to a particular station, be permitted to continue working on frequencies other than that in use for the transmission of the urgency signal or urgency message; all assistance should be given, if required, in the clearance of the urgency message to the addressee, for example by retransmission.

13. **Safety**

(a) When a safety message is to be transmitted, the radiotelephone operator should:

(i) send the safety signal towards the end of the first available silence period and call on 2182 kHz and, when appropriate, 156.8 MHz or on any other frequency which may be used in case of distress;

(ii) immediately after the end of the silence period, send the safety

message which follows the call on a working frequency, making a suitable announcement to this effect at the end of the call;

(iii) transmit safety calls and messages, which contain important meteorological and navigational warnings as soon as possible and repeat them at the end of the first silence period that follows.

(b) On hearing the safety signal****, the radiotelephone operator should:

(i) not interfere with the signal or message;

(ii) copy the message and pass it to the master;

(iii) give every assistance in disseminating, as necessary, such messages when addressed to "all ships" and re-transmit to the addressee messages of a more limited nature, if so requested.

OTHER DUTIES

14. **Log-keeping**

(a) The radiotelephone log should be kept in compliance with the requirements of the Radio Regulations and the Safety Convention.

(b) The radiotelephone log should be kept at the place where listening watch is maintained and should be available for inspection by authorized officials of the Administration; the times of all entries should be recorded in UTC.

(c) The radiotelephone log should at all times be available for inspection by the master and the radiotelephone operator should call his attention to any entry important to safety.

15. **Maintenance**

The radiotelephone operator should:

(a) test accumulator batteries and, if necessary, bring them up to a sufficiently charged condition;

(b) inspect the protection against antenna breakage and ensure proper fitting and condition;

(c) inspect antenna for snagging or weakening and take any necessary remedial action;

(d) inspect insulators in whistle lanyards, triatics and stays, clean regularly and, where possible, repiace damaged items;

(e) inspect weekly the condition of portable radio apparatus for survival craft.

---

* Mariners are reminded that the *VHF Radiotelephone Practices and Procedures Regulations* and the *Ship Station Technical Regulations* also contain certain radio watchkeeping provisions.

** Hereinafter referred to as the Radio Regulations.

*** Hereinafter referred to as the Safety Convention.

**** A coast station may broadcast an urgent cyclone warning as a safety message preceded by the radiotelephone alarm signal and the safety signal.

Garde côtière canadienne
Canadian Coast Guard

TP 1018

- Recommandé -

Code des méthodes et pratiques nautiques

1985

GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE
Direction de la sécurité des navires
Opérations des navires

Canada

3e ÉDITION

TP 1018

- RECOMMANDÉ -

CODE DES MÉTHODES

ET PRATIQUES NAUTIQUES

1985

GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE
DIRECTION DE LA SÉCURITÉ DES NAVIRES
OPÉRATIONS DES NAVIRES

3ième ÉDITION

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1985

En vente au Canada par l'entremise des

Librairies associes
et autres libraires

ou par la poste auprès du

Centre d'édition du gouvernement du Canada
Approvisionnements et Services Canada
Ottawa, Canada K1A 0S9

N° de catalogue T31-34-1985
ISBN 0-660-53005-8

RÉIMPRIMÉ 1988,1990

- RECOMMANDÉ -

CODE DES MÉTHODES ET PRATIQUES NAUTIQUES

AVANT-PROPOS

La Conférence internationale de 1978 sur la formation des gens de mer et la délivrance des brevets a adopté la *Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille,* le 7 juillet, 1978.

Cette conférence a aussi adopté un certain nombre de résolutions. Ce code recommandé des méthodes et pratiques nautiques contient le règlement et les résolutions suivantes:

PARTIE I «Principes fondamentaux à observer lors du quart à la passerelle»

PARTIE II «Recommandation sur les directives d'exploitation à l'intention des officiers chargés du quart à la passerelle»

PARTIE III «Principes fondamentaux à observer lors de la veille au port» «Prescriptions minimales obligatoires pour la veille au port à bord de navires transportant des marchandises dangereuses»

PARTIE IV «Recommandation sur les principes et directives d'exploitation à l'intention des officiers de pont chargés de la veille au port»

PARTIE V «Recommandation sur les principes fondamentaux et les directives d'exploitation pour la veille radioélectrique de sécurité par les opérateurs radiotéléphonistes»

CODE RECOMMANDÉ DES MÉTHODES ET LES PRATIQUES NAUTIQUES À SUIVRE PAR LES PERSONNES À BORD DES NAVIRES AUX FINS DE LA SÉCURITÉ ET DE LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION

PARTIE I

PRINCIPES FONDAMENTAUX À OBSERVER LORS DU QUART À LA PASSERELLE

1. Les parties doivent appeler l'attention des propriétaires de navires, des exploitants de navires, des capitaines et du personnel de quart sur les principes suivants qui doivent être observés pour assurer en tout temps la sécurité du quart à la passerelle.
2. Le capitaine de tout navire est tenu de veiller à ce que les dispositions relatives au quart permettent d'assurer la sécurité du quart à la passerelle. Sous son autorité générale, les officiers de quart sont chargés, pendant leur période de service, d'assurer la sécurité de la navigation et notamment d'éviter les abordages et les échouements.
3. Les principes fondamentaux énumérés ci-dessous, sans que la liste en soit limitative, doivent être observés à bord de tous les navires.

4. **Dispositions relatives au quart**

   a) La composition de l'équipe de quart doit être en tout temps adéquate et adaptée aux circonstances et aux conditions du moment et tenir compte de la nécessité de maintenir une veille visuelle appropriée.

   b) Pour déterminer la composition de l'équipe de quart à la passerelle, qui peut comprendre le personnel de pont approprié, on doit prendre notamment en considération les facteurs suivants:

      i) l'obligation de ne laisser à aucun moment la passerelle sans personnel;

      ii) les conditions météorologiques, la visibilité, le fait qu'il fasse jour ou nuit;

      iii) la proximité de dangers pour la navigation qui peut obliger l'officier chargé du quart à s'acquitter de tâches supplémentaires relatives à la navigation;

      iv) l'utilisation et l'état de fonctionnement des aides à la navigation telles que le radar ou les dispositifs électroniques d'indication de position et de tout autre appareil affectant la sécurité de la navigation du navire;

      v) l'existence d'un pilote automatique;

      vi) toute obligation supplémentaire que pourraient imposer au quart à la passerelle des circonstances spéciales sur le plan de l'exploitation.

5. **Aptitude au quart**

   Le système de quart doit être tel que l'efficacité des officiers et des matelots de quart ne soit pas compromise par la fatigue. Le quart doit être organisé de telle sorte que, lors du premier quart au commencement d'un voyage et lors des relèves ultérieures, les équipes de quart soient suffisamment reposées et aptes à remplir leurs tâches.

6. **Navigation**

   a) Il convient de préparer à l'avance l'itinéraire prévu en tenant compte de toutes les informations pertinentes, de tracer et de vérifier la route à suivre avant le début du voyage.

   b) Au cours du quart, on doit vérifier le cap, la position et la vitesse du navire à des intervalles suffisamment fréquents en utilisant toute aide à la navigation nécessaire dont on dispose pour s'assurer que le navire suit la route prévue.

   c) L'officier de quart doit être parfaitement familiarisé avec l'emplacement et le fonctionnement de tous les appareils de sécurité et de navigation de bord; il doit connaître les limites de fonctionnement de ce matériel et en tenir compte.

   d) Aucune tâche de nature à compromettre la sécurité de la navigation ne doit être assignée à l'officier chargé du quart à la passerelle ou entreprise par lui.

7. **Équipement de navigation**

   a) L'officier de quart doit utiliser le plus efficacement possible tout l'équipement de navigation dont il dispose.

b) Lorsqu'il utilise le radar, l'officier de quart doit tenir compte de la nécessité d'observer à tout moment les dispositions relatives à l'utilisation du radar qui figurent dans les règles applicables pour prévenir les abordages en mer.

c) En cas de nécessité, l'officier de quart ne doit pas hésiter à faire usage de la barre, des machines et du matériel de signalisation sonore.

8. **Fonctions et responsabilités relatives à la navigation**

a) L'officier chargé du quart doit:

i) faire son quart à la passerelle et ne quitter ce poste en aucun cas avant d'avoir été dûment relevé;

ii) rester responsable de la sécurité de la navigation malgré la présence du capitaine sur la passerelle jusqu'à ce que ce dernier lui ait expressément fait savoir qu'il assume cette responsabilité et que cela est bien entendu de part et d'autre;

iii) prévenir le capitaine s'il a des doutes quant aux mesures à prendre pour assurer la sécurité du navire;

iv) ne pas transmettre ses fonctions à l'officier chargé d'assurer la relève s'il a des raisons de penser que ce dernier n'est de toute évidence pas capable de s'acquitter efficacement de ses fonctions et en informer le capitaine.

b) Lors du changement de quart, l'officier assurant la relève doit vérifier la position estimée ou vraie du navire et confirmer la route, le cap et la vitesse prévus et doit prendre note de tout danger pour la navigation qu'il peut s'attendre à rencontrer durant son quart.

c) Durant le quart il convient de noter soigneusement les mouvements et activités relatifs à la navigation.

9. **Veille visuelle**

Les fonctions de l'homme de veille doivent consister non seulement à assurer une veille visuelle appropriée pour évaluer pleinement la situation et les risques d'abordage ou d'échouement ainsi que les autres dangers pour la navigation mais également à repérer les navires ou aéronefs en détresse, les naufragés, les épaves et les débris. Lorsque l'on assure une veille visuelle, il convient d'observer les dispositions suivantes:

a) L'homme de veille doit pouvoir consacrer toute son attention à ses fonctions et ne doit se voir confier ni entreprendre aucune fonction qui risquerait de gêner le bon exercice de cette veille.

b) Les tâches assignées à l'homme de veille et au timonier sont distinctes et l'on ne doit pas considérer le timonier comme préposé à la veille lorsqu'il est à la barre, sauf sur les navires de faible tonnage où l'on a une vue dégagée sur tout l'horizon depuis la barre et où rien ne gêne la vision nocturne ni n'entrave de quelque autre manière la veille visuelle. De jour, l'officier chargé du quart peut assurer seul la veille visuelle à condition que dans chaque cas:

i) la situation ait été attentivement évaluée et qu'il ait été établi sans doute possible que l'officier chargé du quart peut assurer seul la veille en toute sécurité;

ii) il ait été dûment tenu compte de tous les facteurs pertinents et notamment, sans que cette énumération soit limitative:

- du temps
- de la visibilité
- de la densité du trafic
- de la proximité de dangers pour la navigation
- de l'attention nécessaire pour naviguer à l'intérieur ou à proximité de dispositifs de séparation du trafic;

iii) la passerelle puisse bénéficier d'une aide immédiate si un changement de situation l'exige.

10. **Navigation avec un pilote à bord**

Nonobstant les tâches et obligations qui incombent au pilote, sa présence à bord ne décharge pas le capitaine ou l'officier chargé du quart des tâches et obligations qui leur incombent sur le plan de la sécurité du navire. Le capitaine et le pilote doivent

échanger des renseignements sur la conduite du navire, les conditions locales et les caractéristiques du navire. Le capitaine et l'officier de quart doivent coopérer étroitement avec le pilote et vérifier soigneusement en permanence la position et les mouvements du navire.

11. **Protection du milieu marin**

Le capitaine et l'officier chargé du quart doivent être conscients de la gravité des conséquences que peut avoir une pollution opérationnelle ou accidentelle du milieu marin; ils doivent prendre toutes les précautions possibles pour empêcher une telle pollution, notamment en appliquant les règles internationales et les règlements portuaires pertinents.

PARTIE II

RECOMMANDATION SUR LES DIRECTIVES D'EXPLOITATION À L'INTENTION DES OFFICIERS CHARGÉS DU QUART À LA PASSERELLE

INTRODUCTION

1. La présente recommandation énonce des directives d'exploitation de caractère général à l'intention des officiers chargés du quart à la passerelle, que les capitaines devront compléter suivant les besoins. Il est indispensable que les officiers de quart sachent qu'ils doivent s'acquitter efficacement de leurs fonctions, dans l'intérêt de la sauvegarde de la vie humaine et des biens en mer ainsi que de la prévention de la pollution du milieu marin.

GÉNÉRALITÉS

2. L'officier de quart est le représentant du capitaine et il est essentiellement responsable à tout moment de la sécurité de la navigation du navire. Il devrait à tout moment respecter les règles pour prévenir les abordages en mer appropriées (voir également les paragraphes 22 et 23).
3. Il importe particulièrement que l'officier de quart s'assure à tout moment qu'une veille visuelle efficace est maintenue. Lorsque le navire a une chambre des cartes distincte, l'officier de quart peut, si cela est indispensable, s'y rendre pour une courte période pour s'acquitter des tâches nécessaires à la navigation, mais il devrait s'assurer auparavant qu'il peut le faire sans danger et qu'une veille visuelle efficace est maintenue.
4. L'officier de quart ne devrait pas oublier que les machines sont à sa disposition et ne devrait pas hésiter à en faire usage en cas de nécessité. Toutefois, il devrait signaler, si possible à l'avance, toute modification envisagée du régime des machines. Il devrait également connaître les caractéristiques de manoeuvre de son navire, et notamment sa distance d'arrêt, et avoir conscience du fait que d'autres navires peuvent avoir des caractéristiques de manoeuvre différentes.
5. L'officier de quart devrait également ne pas oublier que le matériel de signalisation sonore est à sa disposition et il ne devrait pas hésiter à l'utiliser conformément aux règles pour prévenir les abordages en mer appropriées.

CHANGEMENT DE QUART

6. L'officier chargé d'assurer la relève devrait vérifier que les membres de son équipe de quart sont pleinement capables de s'acquitter de leurs tâches, notamment en ce qui concerne l'adaptation de leur vue à l'obscurité.
7. L'officier chargé d'assurer la relève ne devrait prendre le quart que lorsque sa vue est complètement adaptée aux conditions de luminosité et qu'il s'est personnellement assuré:
   a) des ordres permanents et autres instructions particulières donnés par le capitaine au sujet de la conduite du navire;
   b) de la position, du cap, de la vitesse et du tirant d'eau du navire;
   c) des marées, courants, temps et visibilité du moment et prévus, et des incidences de ces éléments sur le cap et la vitesse;
   d) de la situation sur le plan de la navigation, et notamment des conditions suivantes, sans que la liste en soit limitative:
      i) du fonctionnement de tous les appareils de navigation et de sécurité utilisés ou susceptibles d'être utilisés pendant le quart;
      ii) des variations des compas gyroscopique et magnétique;
      iii) de la présence et des mouvements des navires en vue ou dont la présence à proximité est établie;
      iv) des conditions et des dangers qui peuvent être rencontrés pendant le quart;
      v) des effets possibles de la gîte, de l'assiette, de la densité de l'eau et de l'accroupissement* sur la hauteur d'eau sous la quille.
8. Si, au moment du changement de quart, une manoeuvre ou toute autre action destinée à éviter un danger est en cours, le changement de quart devrait être différé jusqu'à ce que ces opérations soient terminées.

VÉRIFICATIONS PÉRIODIQUES DU MATÉRIEL DE NAVIGATION

9. Des essais de fonctionnement du matériel de navigation de bord devraient être effectués en mer aussi fréquemment que possible et lorsque les circonstances le permettent, particulièrement lorsqu'on prévoit des conditions de navigation dangereuses. Dans les cas appropriés, ces essais devraient être consignés au journal de bord.
10. L'officier de quart devrait procéder régulièrement à des vérifications pour s'assurer:
    a) que l'homme de barre ou le pilote automatique suivent correctement le cap;
    b) que l'on détermine la variation du compas-étalon au moins une fois pendant le quart et si possible après tout changement important de cap, que l'on compare fréquemment le compas-étalon et le gyrocompas et que les répétiteurs sont calés sur le compas principal;
    c) que le pilote automatique est testé manuellement au moins une fois par quart;
    d) que les feux de navigation et de signalisation ainsi que les autres appareils de navigation fonctionnent normalement.

PILOTE AUTOMATIQUE

11. L'officier de quart devrait se rappeler qu'il est nécessaire d'observer à tout moment les prescriptions du *Règlement sur les apparaux de gouverne* pour l'usage du pilote automatique. Il devrait aussi tenir compte du fait qu'il est nécessaire de faire appel à l'homme de barre et de passer du pilote automatique à la commande manuelle en temps voulu pour pouvoir faire face dans des conditions de sécurité à toute situation dangereuse. Lorsque le navire est sur pilote automatique, il est particulièrement dangereux de laisser la situation évoluer jusqu'à un point où l'officier de quart ne dispose d'aucune aide et doit interrompre la veille visuelle pour prendre des mesures d'urgence. Le passage du pilote automatique à la commande manuelle et inversement devrait être effectué par un officier responsable ou sous son contrôle.

AIDES ÉLECTRONIQUES À LA NAVIGATION

12. L'officier de quart devrait connaître parfaitement le fonctionnement de toutes les aides électroniques à la navigation se trouvant à bord et notamment leurs possibilités et limites d'utilisation.
13. Le sondeur à écho est une aide à la navigation précieuse et devrait être utilisé chaque fois que de besoin.

RADAR

14. L'officier de quart devrait utiliser le radar lorsqu'il le juge nécessaire, chaque fois que l'on rencontre ou que l'on s'attend à rencontrer des conditions de visibilité réduite et en permanence lorsque le navire se trouve dans une zone à forte densité de trafic, en tenant dûment compte des limites d'utilisation de l'appareil.
15. Lorsqu'il utilise le radar, l'officier de quart devrait choisir une échelle de distance appropriée, observer soigneusement l'image et effectuer un pointage efficace.
16. L'officier de quart devrait veiller à changer les échelles de distance à des intervalles suffisamment rapprochés pour détecter les échos le plus tôt possible.
17. Il faudrait ne pas perdre de vue que les échos faibles ou indistincts peuvent échapper à la détection.
18. L'officier de quart devrait veiller à commencer le pointage ou l'analyse systématique largement à temps.
19. Par temps clair, l'officier de quart devrait faire des exercices radar chaque fois que cela est possible.

NAVIGATION DANS LES EAUX CÔTIÈRES

20. On devrait utiliser la carte à la plus grande échelle disponible à bord de la zone dans laquelle se trouve le navire, corrigée pour tenir compte des renseignements les plus récents. Le point devrait être fait à intervalles réguliers et, chaque fois que les circonstances le permettent, à l'aide de plusieurs méthodes.
21. L'officier de quart devrait identifier tous les repères de navigation appropriés.

TEMPS CLAIR

22. L'officier de quart devrait effectuer fréquemment des relèvements précis au compas des navires qui s'approchent afin de déceler au plus tôt un risque d'abordage;

ce risque peut parfois exister même lorsqu'un changement appréciable de relèvement est évident, surtout lorsque le navire s'approche d'un très grand navire ou d'un train de remorque ou s'approche de très près d'un autre navire. L'officier de quart devrait également manoeuvrer franchement et largement à temps conformément aux dispositions des règles pour prévenir les abordages en mer appropriées et vérifier par la suite que sa manoeuvre a eu l'effet souhaité.

VISIBILITÉ RÉDUITE

23. Lorsque la visibilité est réduite ou risque d'être réduite, le premier devoir de l'officier de quart est d'observer les dispositions pertinentes des règles pour prévenir les abordages en mer appropriées en veillant notamment à émettre les signaux de brume, à avancer à une vitesse de sécurité et à tenir ses machines prêtes à manoeuvrer immédiatement. Il devrait en outre:
    a) informer le capitaine (voir le paragraphe 24);
    b) prévoir une veille visuelle appropriée, poster un homme de barre et, dans des eaux encombrées, revenir immédiatement à la commande manuelle de l'appareil à gouverner;
    c) montrer les feux de navigation;
    d) faire fonctionner et utiliser le radar.

    Il est important que l'officier de quart connaisse les caractéristiques de manoeuvre de son navire, et notamment sa distance d'arrêt, et qu'il ait conscience du fait que d'autres navires peuvent avoir des caractéristiques de manoeuvre différentes.

CIRCONSTANCES DANS LESQUELLES L'OFFICIER DE QUART DOIT INFORMER LE CAPITAINE

24. L'officier de quart devrait immédiatement informer le capitaine dans les circonstances suivantes:
    a) si la visibilité est réduite ou risque d'être réduite;
    b) si les conditions du trafic ou les mouvements des autres navires suscitent des inquiétudes;
    c) s'il éprouve des difficultés à maintenir la route;
    d) s'il n'a pas aperçu la terre ou un repère pour la navigation; ou s'il n'a pas obtenu d'échos du sondeur au moment prévu;
    e) si, à un moment où il ne s'y attendait pas, il aperçoit la terre ou un repère pour la navigation ou s'il constate des anomalies dans les sondes;
    f) en cas de panne de l'appareil de propulsion, de l'appareil à gouverner ou de tout autre appareil essentiel de navigation;
    g) par gros temps, si le navire risque d'être endommagé par les intempéries;
    h) si le navire doit faire face à un danger quelconque pour la navigation tel que glaces ou épaves;
    i) dans toute autre situation critique ou lorsqu'il existe le moindre doute.

    Bien qu'il soit tenu d'informer immédiatement le capitaine dans les circonstances susmentionnées, l'officier de quart ne devrait pas pour autant hésiter à prendre immédiatement des mesures pour assurer la sécurité du navire lorsque la situation l'exige.

NAVIGATION AVEC UN PILOTE À BORD

25. Si l'officier de quart éprouve des doutes quant aux décisions ou aux intentions du pilote, il devrait obtenir des éclaircissements auprès de celui-ci; si le doute persiste, il devrait en aviser immédiatement le capitaine et prendre toute mesure nécessaire avant l'arrivée du capitaine.

PERSONNEL DE QUART

26. L'officier de quart devrait donner au personnel de quart toutes les instructions et tous les renseignements nécessaires pour assurer le quart en toute sécurité, notamment une veille visuelle appropriée.

NAVIRE AU MOUILLAGE

27. Si le capitaine le juge nécessaire, un quart à la passerelle devrait être assuré en permanence lorsque le navire est au mouillage. En toutes circonstances, lorsque le navire est au mouillage, l'officier de quart devrait:
    a) déterminer et marquer la position du navire sur la carte appropriée dès que possible et, lorsque les circonstances le permettent, prendre à des intervalles suffisamment rapprochés, des relèvements de marques fixes de navigation ou d'amers caractéristiques

pour vérifier que le navire reste bien au mouillage prévu;

b) s'assurer qu'une veille visuelle efficace est maintenue;

c) s'assurer que des rondes d'inspection périodiques sont faites à bord;

d) observer les conditions météorologiques, les marées et l'état de la mer;

e) avertir le capitaine et prendre toutes les mesures nécessaires si le navire chasse sur ses ancres;

f) s'assurer que l'appareil propulsif principal et les autres machines sont prêts à fonctionner conformément aux instructions du capitaine;

g) aviser le capitaine de toute dégradation de la visibilité et se conformer aux règles pour prévenir les abordages en mer appropriées;

h) s'assurer que le navire arbore les feux et marques appropriés et émet les signaux sonores voulus en cas de besoin;

i) prendre des mesures pour protéger l'environnement de toute pollution causée par le navire et se conformer aux règles applicables en matière de pollution.

---

*Accroupissement: Diminution de la hauteur d'eau sous un navire qui se produit lorsque le navire a de l'erre et qui est l'effet conjugué de l'enfoncement physique du navire et du changement d'assiette. Cet effet s'accentue en eau peu profonde et s'atténue lorsque la vitesse du navire diminue.

PARTIE III

PRINCIPES FONDAMENTAUX À OBSERVER LORS DE LA VEILLE AU PORT

1. À bord de tout navire amarré ou à l'ancre en toute sécurité dans des conditions normales au port, le capitaine doit prendre des mesures pour qu'une veille adéquate et efficace soit assurée à des fins de sécurité.
2. En organisant les quarts, on doit tenir compte des dispositions de la *«Recommandation sur les principes et les directives d'exploitation à l'intention des officiers de pont chargés de la veille au port»* et de la *«Norme pour la sécurité du quart dans la machine d'un navire»*, T.P. 4071, 1983, adoptée à la suite de la Conférence internationale de 1978 sur la formation des gens de mer et la délivrance des brevets.

PRESCRIPTIONS MINIMALES OBLIGATOIRES POUR LA VEILLE AU PORT À BORD DE NAVIRES TRANSPORTANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

1. Le capitaine d'un navire transportant des marchandises en vrac qui sont dangereuses - que ce soit parce qu'elles sont, ou peuvent être, explosibles, inflammables, toxiques, préjudiciables à la santé ou qu'elles risquent de polluer l'environnement - doit faire en sorte qu'une veille efficace sur le pont et dans la machine soit assurée grâce à la présence à bord d'un ou de plusieurs officiers dûment qualifiés et, le cas échéant, de matelots, même lorsque le navire est amarré ou à l'ancre dans le port en toute sécurité.
2. Le capitaine d'un navire transportant autrement qu'en vrac des marchandises qui sont dangereuses - que ce soit parce qu'elles sont, ou peuvent être, explosibles, inflammables, toxiques, préjudiciables à la santé ou qu'elles risquent de polluer l'environnement - doit, lorsqu'il prend des dispositions pour que soit assurée une veille efficace, tenir pleinement compte de la nature, de la quantité, de l'emballage et de l'arrimage des marchandises dangereuses, ainsi que toute condition particulière existant à bord, à flot et à terre.
3. En organisant les quarts, on doit tenir dûment compte des dispositions de la *«Recommandation sur les principes et les directives d'exploitation à l'intention des officiers de pont chargés de la veille au port»* et de la *«Norme pour la sécurité du quart dans la machine d'un navire»*, T.P. 4071, 1983, adoptée à la suite de la Conférence internationale de 1978 sur la formation des gens de mer et la délivrance des brevets.

PARTIE IV

RECOMMANDATION SUR LES PRINCIPES ET DIRECTIVES D'EXPLOITATION À L'INTENTION DES OFFICIERS DE PONT CHARGÉS DE LA VEILLE AU PORT

INTRODUCTION

1. La présente recommandation s'applique aux navires qui sont amarrés à quai ou à l'ancre en toute sécurité dans des conditions normales au port. Dans le cas des navires qui se trouvent à un mouillage exposé, il convient de se reporter en outre à la partie I - *«Principes fondamentaux à observer lors du quart à la passerelle»* et à la partie II - *«Recommandation sur les directives d'exploitation à l'intention des officiers chargés du quart à la passerelle»*. Des prescriptions spéciales peuvent être nécessaires pour des types spéciaux de navires ou de cargaisons.
2. Les propriétaires de navires, les exploitants de navires, les capitaines et les officiers de quart devraient tenir compte des principes et directives d'exploitation suivants.

ORGANISATION DE LA VEILLE

3. Les dispositions prises pour organiser la veille au port devraient s'inspirer des principes suivants:
   a) veiller à la sauvegarde de la vie humaine et à la sécurité du navire, de la cargaison et du port;
   b) observer les règles internationales, nationales et locales;
   c) maintenir l'ordre et le service courant du navire.
4. Le capitaine du navire devrait décider de la composition de l'équipe de veille et de la durée de la veille, en tenant compte des conditions d'amarrage, du type de navire et de la nature des tâches à accomplir.
5. Un officier de pont qualifié devrait être chargé de la veille, sauf à bord des navires de moins de 500 tonneaux de jauge brute ne transportant pas de marchandises dangereuses, dont le capitaine peut désigner quiconque possède les qualifications appropriées pour assurer la veille au port.
6. L'équipement nécessaire devrait être prévu de manière à permettre une veille efficace.

CHANGEMENT DE VEILLE

7. L'officier chargé de la veille ne devrait pas transmettre ses fonctions à l'officier chargé d'assurer la relève s'il a une raison quelconque de penser que ce dernier n'est manifestement pas en état de s'acquitter de ses fonctions efficacement, auquel cas il devrait en informer le capitaine.
8. L'officier qui assure la relève devrait recevoir les renseignements suivants de l'officier qu'il est chargé de relever:
   a) profondeur de l'eau au poste, tirant d'eau du navire, niveau et heure de la marée haute et de la marée basse; assujettissement des amarres, position des ancres et longueur de chaîne dévirée, ainsi que toutes autres caractéristiques de l'amarrage qui sont importants pour la sécurité du navire; état des machines principales et disponibilité en cas de situation critique;
   b) toutes tâches qui doivent être exécutées à bord du navire; nature, quantité et disposition de la cargaison chargée ou de la cargaison restante, ou des résidus restant à bord après déchargement;
   c) niveau de l'eau dans les bouchains et les citernes de ballast;
   d) signaux ou feux montrés par le navire;
   e) nombre des membres d'équipage devant être présents à bord et présence à bord de toutes autres personnes;
   f) état du matériel de lutte contre l'incendie;
   g) tous règlements portuaires particuliers;
   h) ordres permanents et particuliers du capitaine;
   i) moyens de communications disponibles entre le navire et le personnel du quai ou les autorités portuaires en cas de situation critique ou lorsqu'une assistance est requise;
   j) autres renseignements importants pour la sécurité du navire et la protection du milieu marin contre la pollution.
9. L'officier chargé d'assurer la relève devrait vérifier:
   a) que les amarres ou la chaîne de l'ancre sont bien assujetties;
   b) que le navire arbore et montre bien les signaux ou les feux prescrits;
   c) que les mesures de sécurité et les

règles de prévention de l'incendie sont observées;

d) qu'il connaît la nature de toute cargaison en cours de chargement ou de déchargement qui présente des risques ou qui est dangereuse et les mesures appropriées à prendre en cas de fuite ou d'incendie;

e) qu'aucune circonstance extérieure ne met le navire en péril et que son propre navire ne présente pas de danger pour les autres.

10. Si, au moment de la relève de la veille, une opération importante est en cours, elle devrait être menée à bien par l'officier qui termine la veille, sauf ordre contraire du capitaine.

TENUE DE LA VEILLE

11. L'officier chargé de la veille devrait:

a) faire des rondes pour inspecter le navire à des intervalles appropriés;

b) se préoccuper particulièrement:

i) de l'état de la passerelle d'embarquement, de la chaîne d'ancre ou des amarres ainsi que de la manière dont elles sont assujetties, notamment au changement de marée ou dans les postes à quai fortement soumis au flux et au reflux et, le cas échéant, veiller à prendre les mesures nécessaires pour en assurer l'utilisation dans de bonnes conditions;

ii) du tirant d'eau, de la profondeur d'eau sous la quille et de l'état du navire, en vue d'éviter toute gîte ou assiette dangereuse pendant la manutention de la cargaison ou le ballastage;

iii) de l'état du temps et de la mer;

iv) de l'observation de toutes les règles relatives aux précautions de sécurité et à la prévention de l'incendie;

v) du niveau d'eau dans les bouchains et les citernes;

vi) de toutes les personnes à bord et de l'endroit où elles se trouvent, notamment s'il s'agit d'endroits éloignés ou d'espaces fermés;

vii) de la mise en place de tous signaux ou feux;

c) par gros temps ou lors de la réception d'un avis de tempête, prendre les mesures nécessaires pour protéger le navire, le personnel et la cargaison;

d) prendre toutes les précautions nécessaires pour prévenir la pollution de l'environnement par son propre navire;

e) en cas de situation critique menaçant la sécurité du navire, donner l'alarme, informer le capitaine, prendre toutes les mesures possibles pour éviter que le navire ne subisse des dommages et, le cas échéant, demander assistance aux autorités à terre ou aux navires se trouvant à proximité;

f) être au courant de l'état de stabilité de manière qu'en cas d'incendie il puisse dire à l'autorité à terre chargée de la lutte contre l'incendie la quantité d'eau approximative qui peut être pompée à bord du navire sans le mettre en danger;

g) offrir toute l'assistance possible aux navires ou aux individus en détresse;

h) prendre les précautions nécessaires pour prévenir les accidents ou les avaries au moment de faire tourner les hélices;

i) consigner dans le livre de bord approprié tous les événements importants affectant le navire.

PARTIE V

RECOMMANDATION SUR LES PRINCIPES FONDAMENTAUX ET DIRECTIVES D'EXPLOITATION POUR LA VEILLE RADIOÉLECTRIQUE DE SÉCURITÉ PAR LES OPÉRATEURS RADIOTÉLÉPHONISTES

INTRODUCTION

1. Les gouvernements devraient appeler l'attention des propriétaires de navires, des exploitants de navires, des capitaines et du personnel chargé de la veille radioélectrique sur les principes et directives d'exploitation ci-après, qu'il conviendrait d'observer pour assurer le déroulement satisfaisant de la veille radioélectrique de sécurité lorsque le navire est en mer.*
2. Pour l'observation des principes contenus dans la présente recommandation, il conviendrait de se conformer aux dispositions des Règlements des radiocommunications annexés à la Convention internationale des télécommunications**, de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer*** et de tout autre accord international pertinent.
3. Aucune disposition de la présente recommandation ne change ou ne modifie les dispositions des Règlements des radiocommunications ou de la Convention SOLAS et, en cas de conflit, les dispositions des Règlements des radiocommunications et de la Convention SOLAS l'emportent.
4. En outre, la présente recommandation n'a pas pour objet d'entraver de quelque manière que ce soit les progrès futurs du système de sécurité maritime.

GÉNÉRALITÉS

5. Avant le commencement du voyage, l'opérateur radiotéléphoniste devrait s'assurer que:
   a) tout le matériel radioélectrique dont il est responsable est en bon état de fonctionnement et les batteries d'accumulateurs suffisamment chargées;
   b) tous les documents prescrits par les accords internationaux ainsi que leurs suppléments, les avis aux stations radioélectriques des navires et les documents additionnels prescrits par l'Administration responsable sont à sa disposition et les divergences signalées au capitaine;
   c) l'horloge de la cabine radioélectrique est à l'heure exacte;
   d) les antennes sont correctement placées, non endommagées et convenablement branchées.
6. L'opérateur radiotéléphoniste devrait s'assurer que tous les documents pertinents sont corrigés et modifiés conformément aux derniers suppléments en date.

SERVICE DE VEILLE

7. Immédiatement avant le départ d'un port, l'opérateur radiotéléphoniste devrait, lorsque cela est possible, mettre à jour les messages courants - bulletins météorologiques et avertissements de navigation - pour la zone que le navire va traverser et pour d'autres zones si le capitaine le demande, et transmettre ces messages au capitaine.
8. Lorsqu'il ouvre la station en quittant un port, l'opérateur radiotéléphoniste devrait:
   a) assurer l'écoute sur la fréquence de détresse appropriée pour le cas où il existerait une situation de détresse;
   b) envoyer un message TR (donnant le nom, la position et la destination du navire, etc.) à la station côtière locale et à d'autres stations côtières appropriées susceptibles de communiquer avec le navire;
   c) transcrire les prévisions météorologiques et les avertissements de navigation lors des premières émissions appropriées.
9. Lorsque la station est ouverte, l'opérateur radiotéléphoniste devrait:
   a) vérifier, au moins une fois par jour, l'horloge de la cabine radioélectrique par rapport aux signaux horaires;
   b) envoyer un message TR à toute station côtière susceptible de communiquer avec le navire lors de l'entrée du navire dans la zone de cette station; la station côtière intéressée devrait être informée lorsque le navire sort de cette zone de travail.
10. Lorsqu'il ferme la station en arrivant dans un port, l'opérateur radiotéléphoniste devrait:
    a) informer la station côtière locale, et les

autres stations côtières avec lesquelles une liaison a été établie, de l'arrivée du navire et de la fermeture de la station;

b) s'assurer que les antennes sont bien mises à la masse;

c) vérifier si les batteries d'accumulateurs sont suffisamment chargées.

MESURES À PRENDRE DANS LES CAS DE DÉTRESSE ET D'URGENCE ET AUX FINS DE LA SÉCURITÉ

11. Détresse

L'appel de détresse devrait avoir priorité absolue sur toutes les autres transmissions. Toutes les stations qui l'entendent devraient immédiatement cesser toutes les transmissions susceptibles de brouiller l'appel de détresse.

a) Dans les cas de détresse affectant son propre navire, l'opérateur radiotéléphoniste devrait:

i) obtenir de la passerelle la position réelle ou estimée du navire ou, à défaut, utiliser la position connue la plus récente ou le relèvement vrai et la distance par rapport à une position géographique fixe. Lorsqu'il utilise la position connue la plus récente, l'heure de cette position devrait être exprimée en UTC;

ii) émettre normalement sur 2182 kHz et, lorsqu'il convient, sur 156,8 MHz en utilisant la procédure radiotéléphonique de détresse conformément aux Règlements des radiocommunications; l'appel et le message de détresse ne devraient être envoyés qu'avec l'autorisation du capitaine ou de la personne responsable du navire. D'autres fréquences internationales de détresse (ou d'autres fréquences) appropriées peuvent être utilisées, si cela est nécessaire, conformément aux Règlements des radiocommunications;

iii) émettre le signal d'alarme toutes les fois que cela est possible, étant donné qu'aucun navire se trouvant dans le voisinage et assurant l'écoute au moyen d'un haut-parleur muni d'un filtre, ou d'un récepteur d'alarme, ne sera en mesure d'entendre un message parlé à moins d'avoir été d'abord alerté par la réception du signal d'alarme; lorsqu'il est produit automatiquement, émettre le signal d'alarme radiotéléphonique d'une façon continue pendant une durée de trente secondes au moins et d'une minute au plus; s'il est produit par d'autres moyens, émettre ce signal d'une façon aussi continue que possible pendant une durée de l'ordre de une minute;

iv) répéter à intervalles, surtout pendant les périodes de silence, le message de détresse, précédé, chaque fois que cela est possible, du signal d'alarme et de l'appel de détresse, jusqu'à réception d'une réponse;

v) s'il ne reçoit pas de réponse au message de détresse émis sur une fréquence de détresse, répéter le message sur toute autre fréquence disponible à l'aide de laquelle l'attention pourrait être attirée;

vi) utiliser n'importe quel moyen pour appeler l'attention;

vii) transmettre toutes les communications de détresse au capitaine dès leur réception.

b) Dans les cas de détresse affectant un autre navire, l'opérateur radiotéléphoniste devrait:

i) copier le message et le transmettre au capitaine;

ii) en même temps, si possible, s'assurer que l'on procède à un relèvement radiogoniométrique. Si le relèvement est relatif, il faudrait également noter le cap du navire;

iii) si, sans aucune doute, son navire est dans le voisinage du navire en détresse, accuser réception immédiatement. Dans les zones où des liaisons sûres peuvent être établies avec des stations côtières; laisser s'écouler un court intervalle de temps avant d'accuser réception, de sorte qu'une

station côtière puisse transmettre son accusé de réception;

iv) si, sans aucun doute, son navire n'est pas dans le voisinage du navire en détresse, laisser s'écouler un court intervalle de temps avant d'accuser réception du message, afin de permettre à des stations plus proches d'accuser réception sans brouillage;

v) ne pas accuser réception:

1) lorsque son navire est très éloigné du navire en détresse et qu'il n'est pas en mesure d'apporter du secours, sauf si un message de détresse est entendu dont il n'a pas été accusé réception;

2) d'un message de détresse transmis par une station côtière jusqu'à ce que le capitaine ait confirmé que le navire est en mesure de prêter assistance;

vi) dans le cas indiqué au sous-alinéa v) 1), et:

1) lorsqu'on a appris qu'un navire en détresse n'est pas lui-même en mesure de transmettre un message de détresse; ou

2) lorsque le capitaine estime qu'une assistance supplémentaire est nécessaire; ou

3) lorsqu'un signal émis par une radiobalise pour la localisation des sinistres a été reçu alors qu'aucun message de détresse ou d'urgence n'a été transmis;

transmettre, avec l'émetteur approprié à plein volume, un message de détresse précédé, chaque fois que cela est possible, du signal d'alarme en utilisant les procédures «Mayday Relay» sur 2182 kHz ou 156,8 MHz, selon ce qui convient, ou sur toute autre fréquence pouvant être utilisée en cas de détresse, et prendre toutes autres dispositions nécessaires pour informer les autorités susceptibles d'apporter du secours, comme si son propre navire était en détresse;

vii) sur l'ordre du capitaine, donner aussi tôt que possible le nom de son navire, sa position, sa vitesse et l'heure prévue d'arrivée à la position de détresse et, si la position du navire en détresse semble douteuse, le relèvement radiogoniométrique;

viii) consigner et transmettre au capitaine tous autres accusés de réception, indications de position et heures d'arrivée, ainsi que toutes autres communications pertinentes du trafic de détresse;

ix si une station côtière ou un navire mieux placé pour assister le navire en détresse prend la direction du trafic de détresse, travailler normalement avec la station qui dirige ce trafic.

12. **Urgence**

a) Dans le cas d'urgence affectant son propre navire, l'opérateur radiotéléphoniste devrait:

i) en utilisant la procédure radiotéléphonique d'urgence et uniquement sur ordre du capitaine, envoyer le signal et le message d'urgence sur 2182 kHz et, lorsqu'il convient, sur 156,8 MHz ou sur toute autre fréquence pouvant être utilisée en cas de détresse. Lorsqu'il s'agit d'un message long ou d'un avis médical, ou lorsque le message doit être répété dans les zones à trafic intense, ledit opérateur devrait transmettre le message sur une fréquence de travail. Dans de tels cas, il devrait inclure dans l'appel des détails sur la fréquence sur laquelle le message d'urgence sera transmis;

ii) si le message d'urgence concerne une ou plusieurs personnes à la mer, être autorisé à faire précéder l'appel par le signal d'alarme, mais uniquement lorsque l'assistance d'autres navires est demandée et ne peut être obtenue de façon satisfaisante au moyen du signal d'urgence;

iii) dans le cas d'un message adressé à une station déterminée, établir le contact avec cette station avant de passer sur une fréquence de travail;

iv) si le message est adressé à toutes les stations, laisser passer un intervalle de temps raisonnable avant de répéter l'appel et d'émettre le message;

v) lorsqu'une urgence intéressant toutes les stations devient sans objet et qu'il n'est plus nécessaire de lui donner suite, envoyer un message d'annulation sur la fréquence appropriée, adressé à toutes les stations.

b) Dans les cas d'urgence affectant un autre navire, l'opérateur radiotéléphoniste devrait:

i) prendre soin de ne pas brouiller le signal d'urgence, car il a la priorité sur toutes les autres communications, sauf sur celles de détresse, ni de brouiller la transmission du message qui le suit;

ii) copier le message et le transmettre au capitaine;

iii) rester à l'écoute pendant trois minutes au moins; passé ce délai, si aucun message d'urgence n'a été entendu, aviser si possible une station côtière de la réception du signal d'urgence; reprendre ensuite le service normal;

iv) dans le cas où le signal d'urgence est adressé à une station déterminée, être autorisé à continuer à émettre sur des fréquences autres que celle qui est utilisée pour la transmission du signal d'urgence ou du message d'urgence; si nécessaire, faciliter par tous les moyens l'acheminement du message d'urgence à son destinataire, par exemple par retransmission.

13. **Sécurité**

a) Lorsqu'un message de sécurité doit être transmis, l'opérateur radiotéléphoniste devrait:

i) transmettre le signal de sécurité vers la fin de la première période de silence disponible et transmettre un appel sur 2182 kHz et, lorsqu'il convient, sur 156,8 MHz, ou sur toute autre fréquence pouvant être utilisée en cas de détresse;

ii) transmettre, sur une fréquence de travail, dès que la période de silence prend fin, le message de sécurité qui suit l'appel en donnant une indication appropriée à cet effet à la fin de l'appel;

iii) transmettre, dans le plus bref délai possible, les appels et les messages de sécurité renfermant d'importants avis météorologiques et avertissements de navigation et les répéter à la fin de la première période de silence suivante.

b) Lorsqu'il perçoit le signal de sécurité****, l'opérateur radiotéléphoniste devrait:

i) ne pas brouiller le signal ou le message;

ii) copier le message et le transmettre au capitaine;

iii) apporter toute l'assistance possible, le cas échéant, à la diffusion de tels messages lorsqu'ils sont adressés «à tous les navires» et à la retransmission vers le destinataire de messages de caractère plus restreint si la demande lui en est faite.

AUTRES TÂCHES

14. **Tenue du registre de bord radiotéléphonique**

a) Le registre de bord radiotéléphonique devrait être tenu conformément aux dispositions des Règlements des radiocommunications et de la Convention SOLAS.

b) Le registre de bord radiotéléphonique devrait être conservé à l'emplacement où la veille à l'écoute est assurée et devrait pouvoir être inspecté par les fonctionnaires habilités par l'Administration. Toutes les indications d'heures devraient être portées en UTC.

c) Le registre de bord radiotéléphonique devrait pouvoir être inspecté à tout moment par le capitaine, et l'opérateur

radiotéléphoniste devrait attirer son attention sur toute indication importante du point de vue de la sécurité.

15. **Entretien**

L'opérateur radiotéléphoniste devrait:

a) vérifier les batteries d'accumulateurs et, si nécessaire, les amener à une charge suffisante;

b) inspecter les dispositifs visant à prévenir toute rupture d'antenne et s'assurer qu'ils sont bien installés et en bon état;

c) inspecter les antennes afin de déceler toute irrégularité ou tout affaiblissement et prendre les mesures nécessaires pour y remédier;

d) inspecter les isolateurs du câble du sifflet, des étais et des haubans; les nettoyer régulièrement et, lorsque cela est possible, remplacer le matériel endommagé;

e) inspecter toutes les semaines l'état de fonctionnement du matériel radioélectrique portatif des embarcations et radeaux de sauvetage.

---

*Les marins doivent tenir compte d'autres dispositions pour la veille radioélectrique au *Règlement sur les pratiques et les règles de radiotéléphonie en VHF* et au *Règlement technique sur les stations (radio) de navires*.

**Dénommés ci-après «Règlements des radiocommunications».

***Dénommée ci-après «Convention SOLAS».

****Une station côtière peut émettre un avis urgent de cyclone sous la forme d'un message de sécurité précédé du signal d'alarme radiotéléphonique et du signal de sécurité.